Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8651**

18. Wahlperiode 02.06.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8483 –

Maßnahmen der Bundesregierung zur Verringerung von Schienen- und verkehrsträgerübergreifendem Lärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Mehr als die Hälfte aller Deutschen fühlten sich im Jahr 2014 durch Verkehrslärm in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Zudem hat Verkehrslärm negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umweltbewusstsein_in_deutschland.pdf).

Zur Verringerung des Schienenlärms stellte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, am 9. März 2016 die Strategie „Leise Schiene" vor (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/031-dobrindt-leiseschiene.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id200022). Aus den öffentlich zugänglichen Informationen geht die konkrete Ausgestaltung der verschiedenen Maßnahmen allerdings nicht hervor.

In der Praxis führt das Zusammenspiel verschiedener Lärmquellen häufig zu einer besonders hohen Lärmbelastung für die Menschen in der Nähe von Verkehrsknotenpunkten. Dennoch betrachtet das Lärmschutzrecht die Lärmquellen weitgehend getrennt voneinander. Außerdem gelten für unterschiedliche Lärmarten verschiedene Regeln und Grenzwerte.

In ihrem Koalitionsvertrag von 2013 kündigten CDU, SPD und CSU an, „den Schutz vor Verkehrslärm deutlich [zu] verbessern und Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen" zu treffen (vgl. www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2013/2013-12-17-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=EAA49D145AADF5D95D6705BD73EC5C56.s5t1?__blob=publicationFile&v=2).

Vor diesem Hintergrund erkundigen sich die Fragesteller nach der Umsetzung der Ankündigungen zur Verringerung verkehrsbedingter Lärmbelastungen sowie nach Details zur konkreten Ausgestaltung der Strategie „Leise Schiene".

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 31. Mai 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Schutz vor Verkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik der Bundesregierung. Im Mittelpunkt steht dabei beim Schienenverkehrslärm die Lärmminderung an der Quelle durch Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechniken. Bis 2020 will die Bundesregierung laut Koalitionsvertrag den Schienenlärm halbieren – ausgehend vom Jahr 2008. Vom menschlichen Gehör wird eine Minderung um 10 dB (A) als Halbierung des Lärms empfunden. Dabei setzt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf eine 3-Punkte-Strategie Lärmschutz:

I. Lärmschutz an der Quelle:

Das BMVI fördert die Umrüstung auf lärmarme Bremstechnik. Hierfür werden insgesamt über 300 Mio. Euro investiert – mit der Förderrichtlinie laTPS des Bundes in Höhe von 152 Mio. Euro und einem lärmabhängigen Trassenpreissystem, das die Deutsche Bahn AG in Abstimmung mit dem BMVI zum Fahrplanwechsel 2012/2013 eingeführt hat. Seitdem gilt: Laute Züge zahlen mehr als leise.

II. Stationärer Lärmschutz:

Im Haushaltsjahr 2016 wendet das BMVI 150 Mio. Euro für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen auf. Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) der Bundesregierung für die Jahre 2016 bis 2018 sieht zusätzliche Investitionen für Lärmschutz vor. Damit sollen insbesondere der Lärm an Brennpunkten weiter reduziert sowie innovative Techniken entwickelt werden.

III. Rechtliche Rahmenbedingungen:

Mit der überarbeiteten Lärmbemessungsvorschrift Schall 03 setzt das BMVI auf eine genauere Berechnung des Schienenlärms und hat den Schienenbonus für Eisenbahnen zum 1. Januar 2015 abgeschafft; ein Abschlag von fünf Dezibel wird nicht mehr gewährt. Eine weitere Grenzwertabsenkung um drei Dezibel bei der Lärmsanierung erfolgte zum 1. Januar 2016. Somit gelten bei der Lärmsanierung erstmals die gleichen Grenzwerte für Schienen- und Straßenlärm. Ab 2020 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren dürfen. Eine entsprechende Rechtsgrundlage wird derzeit erarbeitet.

1. Wer wird die vom Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Michael Odenwald, am 22. März 2016 bei einer Veranstaltung der Allianz pro Schiene angekündigten 15 Schienenlärmmessstellen an vielbefahrenen Strecken einrichten, und wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit den ersten Messergebnissen zu rechnen?

2. Wer wird die 15 geplanten Schienenlärmmessstellen betreiben, und werden die Messergebnisse veröffentlicht?

   Wenn ja, wie und wo?

   Wenn nein, warum nicht und wer hat dann Zugriff auf die Messergebnisse?

3. Weshalb richtet die Bundesregierung jetzt Schienenlärmmessstellen ein, nachdem sie noch im Oktober 2015 auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geantwortet hatte, dass ihr nicht bekannt sei, „inwieweit sich Lärmmessstellen auf den Lärmschutz auswirken“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6494)?

4. Zu welchen konkreten Zwecken sollen die Messergebnisse verwendet werden?

5. Inwieweit werden Wagenhalter (bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen) von lärmauffälligen Güterwagen (Radunrundheiten durch Flachstellen, Polygone) über die Messergebnisse informiert, so dass diese die betreffenden Wagen zeitnah reparieren können?

6. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen nach Ansicht der Bundesregierung, durch das Monitoring identifizierte Wagenhalter lärmauffälliger Wagen zur zeitnahen Reparatur zu verpflichten?

7. Inwieweit sollen die Messergebnisse zur Überprüfung der gezahlten lärmabhängigen Trassengebühren der einzelnen Betreiber genutzt werden?

8. Welche Kosten wird die Einrichtung und das Berteiben der Schienenlärmmessstellen nach Kenntnis der Bundesregierung verursachen und, wie wird dies finanziert?

9. Werden die 15 Messstellen zusätzlich zu den vier Messstellen, die bereits in Rüdesheim–Assmannshausen, Oberwesel und Osterspai sowie in Boppard Bad-Salzig bestehen geschaffen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6494)?

   Wenn ja, werden die Ergebnisse der dann insgesamt 19 Messstellen zusammengeführt und damit Teil einer Lärmminderungsstrategie?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI beabsichtigt, ein deutschlandweites Monitoringsystem einzuführen. Damit soll der Fortschritt der Umrüstung von Güterwagen auf LL-Sohlen transparent und für die Öffentlichkeit nachvollziehbar dargestellt werden. Mit etwa 15 Messstellen an aufkommensstarken Hauptstrecken könnten zirka 70 Prozent des gesamten Schienengüterverkehrs erfasst werden.

Derzeit wird eine Konzeption für ein solches Monitoringsystem erarbeitet. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 18/6494) vom 28. Oktober 2015 verwiesen.

10. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über in engen Kurven entstehenden Schienenlärm, und inwieweit gibt es für enge Kurven aus Sicht der Bundesregierung ausreichende gesetzliche Lärmvorgaben (vgl. www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/7000/15_7982_D.pdf)?

Kurvenquietschen tritt unregelmäßig auf und ist von einer Vielzahl unterschiedlicher Parameter abhängig (z. B. Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Fahrzeug- und Oberbauart), wobei die einzelnen Wirkmechanismen und -zusammenhänge bislang nicht abschließend geklärt sind. Die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 [BGBl. I S. 1036], die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 [BGBl. I S. 2269] geändert worden ist), regelt in Anlage 2 die Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03). Die besondere Belästigungswirkung verschiedener Geräusche wird darin durch Zuschläge berücksichtigt. Im Falle des Kurvenquietschens werden Zuschläge von 3 bis 8 dB vergeben, abhängig vom jeweiligen Kurvenradius: Bei engeren Kurven wird ein höherer Zuschlag berücksichtigt als bei weiteren Kurvenradien.

Umrüstung von Güterwagen auf „leisere Bremsen“

11. Wie viele Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, und wie viele dieser Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leisen“ Bremsen (LL- und K-Sohlen) ausgestattet?

Im Nationalen Fahrzeugregister sind mit Stand 18. Mai 2016 172 476 Güterwagen gelistet. Davon sind 21 936 mit K-Sohle und 16 569 mit LL-Sohle ausgestattet.

12. Welchen Anteil an gefahrenen Trassenkilometern hatten „leise“ Güterzüge (Züge mit mindestens 90 Prozent von Wagen, die auf LL- oder K-Sohlen umgerüstet sind) im Verhältnis zum gesamten Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen 24 Monaten, in denen die Angaben hierzu bereits vorliegen (bitte die Werte nach den Monaten aufschlüsseln)?

In 2015 betrug der Anteil der leise abgerechneten Trassenkilometer im Güterverkehr rund 16 Prozent und stellt einen Anstieg zum Vorjahr von 4 Prozentpunkten dar (2014: 12 Prozent; 2013: 7,7 Prozent). Damit entfaltet das lärmabhängige Trassenpreissystem die erwartete Steuerungswirkung und fördert eine Reduzierung des Schienenverkehrslärms. Hintergrund ist der tendenziell hohe Einsatz leiser Güterwagen in Ganzzugverbänden.

Eine Aussage zum laufenden Jahr ist nicht möglich, da die Auswertung einmal jährlich gesamthaft für das abgelaufene Geschäftsjahr erstellt wird.

13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen des Abriebs von LL- und K-Sohlen angesichts den Fragestellern vorliegenden Beschwerden von Anwohnern an Bahnstrecken, die über durch Hitzeentwicklung bei Bremsvorgängen entstehende Dämpfe von Kunststoffsohlen berichten, und inwieweit fördert die Bundesregierung Forschungstätigkeiten, um diese Problematik zu klären?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine Informationen oder Erkenntnisse bezüglich der Feinstaub-Freisetzung in Form von aus dem Betrieb von Schienenfahrzeugen resultierendem Abrieb vor.

„Innovationsprämie“ für die Anschaffung besonders leiser Güterwagen

14. Um wie viel dB(A) muss der gesetzlich vorgeschriebene Lärmgrenzwert unterschritten werden, damit bei der Neuanschaffung von besonders leisen Güterwagen von der „Innovationsprämie“ profitiert werden kann, und welche weiteren Bedingungen müssen erfüllt sein, um die „Innovationsprämie“ zu erhalten (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/031-dobrindt-leiseschiene.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id200022)?

15. In welchem Zeitraum können Wagenhalter die „Innovationsprämie“ beantragen, und wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung die erste „Innovationsprämie“ ausgezahlt werden können?

16. Wie hoch ist die maximal mögliche Förderung pro angeschafftem besonders leisem Güterwagen, und in welcher Höhe stehen Haushaltsmittel für die „Innovationsprämie“ insgesamt bereit?

Die Fragen 14 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI erarbeitet derzeit eine Förderrichtlinie, die Festlegungen zu den Fördervoraussetzungen und dem Förderumfang für eine Innovationsprämie enthalten wird.

17. Inwieweit verringert die „Innovationsprämie“ aus Sicht der Bundesregierung den Anreiz, alte Güterwagen auf LL-Sohlen umzurüsten (bitte begründen)?

Das BMVI sieht in der Innovationsprämie ein weiteres Instrument, mit dem Anreize für den Ersatz lauter Güterwagen durch leise Güterwagen geschaffen werden. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgestaltung von Förderrichtlinie laTPS und lärmabhängigem Trassenpreissystem einerseits und der Innovationsprämie andererseits ist nicht mit einer Kannibalisierung der beiden Förderinstrumente zu rechnen.

18. Inwieweit ist die Bundesregierung davon überzeugt, dass die mit der „Innovationsprämie“ verbundene Verschrottung alter Güterwagen ressourceneffizient und ökologisch sinnvoll ist, und worauf gründet die Bundesregierung ihre Ansicht?

Neben der dauerhaften Außerbetriebnahme von lauten Güterwagen im Zusammenhang mit der Förderung der Beschaffung neuer, leiser Güterwagen ist geplant, den Umbau vorhandener Güterwagen zu fördern. Aufgrund des bei den Wagenhaltern verbleibenden Eigenanteils bei der Beschaffung neuer Wagen ist davon auszugehen, dass sinnvolle Investitionsentscheidungen getroffen werden.

19. Welche neuen (nicht bereits vor dem 9. März 2016 bekannten) Maßnahmen zum Schienenlärmschutz enthält die vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt am 9. März 2016 vorgestellte Strategie „Leise Schiene“ abgesehen von der geplanten Einführung der „Innovationsprämie“ (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/031-dobrindt-leiseschiene.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id200022)?

Die Bundesregierung arbeitet beständig an der Fortentwicklung des Lärmschutzes an der Schiene. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

Lärmabhängige Trassenpreise, freiwillige Lärmsanierung und Triebfahrzeuge:

20. Wie hoch waren nach Angaben der Bundesregierung die Einnahmen aus den lärmabhängigen Trassenpreisen im Jahr 2015 (im Jahr 2014 laut Bundestagsdrucksache 18/6494 rund 7,4 Mio. Euro)?

Die Gesamtentgelte für nicht leise Züge betrugen in 2015 ca. 11,4 Mio. Euro.

21. Wie viele laufleistungsabhängige Bonusanträge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2015 gestellt, und wie viel Geld aus den vereinnahmten lärmabhängigen Trassenpreisen wurde 2015 als Boni ausgezahlt?

Die Antragsfrist für das Programmjahr 2015 läuft bis zum 31. Mai 2016, sodass die Bonusauszahlung im September 2016 vorgenommen wird. Im Umrüstungsregister der DB Netz AG wurden bisher für das Programmjahr 2015 ca. 11 000 Bonusanträge gestellt. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 18/6494) vom 28. Oktober 2015 verwiesen.

22. Wie viele der für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes zur Verfügung stehenden Mittel wurden 2015 abgerufen?

Zum 31. Dezember 2015 wurden 107,3 Mio. Euro aus dem entsprechenden Titel abgerufen.

23. Welche Potentiale für die Verringerung von Schienenlärm sieht die Bundesregierung im Bereich der technischen Weiterentwicklung von Lokomotiven, und was tut die Bundesregierung, um technische Innovationen in diesem Bereich zu unterstützen?

Die Bundesregierung sieht im Bereich der technischen Weiterentwicklung von Lokomotiven weitere Potentiale zur Lärmminderung. Die Weiterentwicklung von Lokomotiven liegt jedoch grundsätzlich in der Verantwortung der Eigentümer. Die Bundesregierung steht mit dem Eisenbahnsektor im Austausch über sinnvolle technische Entwicklungen.

24. Welche Auswirkungen auf die Lärmbelastung von Anwohnerinnen und Anwohnern haben nach Kenntnis der Bundesregierung Bremsproben, Lüftergeräusche, Stromabnehmer, Klimaaggregate, Transformatoren und Hauptluftkompressoren von Triebfahrzeugen, und welche Lärmminderungspotentiale sieht die Bundesregierung in den genannten Bereichen?

Am 1. Januar 2015 trat die novellierte Verkehrslärmschutzverordnung und die als Anlage 2 angefügte Berechnungsvorschrift Schall 03 in Kraft. Im Berechnungsverfahren der Schall 03 werden Geräusche, die von Aggregaten, Antrieben und Stromabnehmern bei fahrenden Zügen ausgehen, berücksichtigt. Aggregat- und Antriebsgeräusche von Fahrzeugen, die in Zugabstellanlagen oder an Endhaltestellen abgestellt werden, sind nach den Vorgaben der TA Lärm zu ermitteln und zu beurteilen. Neufahrzeuge müssen die Grenzwerte für Standgeräusche von Fahrzeugen nach der TSI Lärm 2014 einhalten.

25. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Geräuschbelastung von abgestellten Loks und Triebzügen in den vorhandenen Normen korrekt dargestellt sowie ausreichend berücksichtigt und beschränkt wird?

    Wenn ja, wodurch?

    Wenn nein, welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um diese Formen der Lärmbelastungen zur verringern?

Für Schienenfahrzeuge im Vollbahnbereich gelten EU-weit einheitlich die Lärmgrenzwerte der TSI Lärm (zuletzt angepasst im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU).

Die TSI Lärm unterscheidet für Lokomotiven und Triebzüge zwischen Stand-, Anfahr- und Vorbeifahrgeräusch (sowie Innengeräusche im Führerstand) und legt entsprechend differenzierte Grenzwerte fest. Die Fahrzeugkategorien „Lokomotive“ und „Triebzug“ bzw. die entsprechenden Grenzwerte werden außerdem nach Antrieb, Leistung und Höchstgeschwindigkeit abgestuft betrachtet.

26. Welche Anforderungen an sowohl im Fahrbetrieb als auch in der Abstellung lärmreduzierte Loks und Triebzüge können die Aufgabenträger bei der Neuausschreibung von Nah- und Regionalverkehren nach Kenntnis der Bundesregierung zur Bedingung machen?

Die Aufgabenträger können bei der Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr auch Anforderungen an die Lärmreduzierung des Rollmaterials definieren. Die Festlegung des Auftragsgegenstands in der Leistungsbeschreibung richtet sich nach den Maßgaben des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), die technischen Anforderungen an Rollmaterial nach den dafür geltenden technischen Vorschriften.

27. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Stromabnehmer bei 300 Stundenkilometer schnell fahrenden Zügen in Asien, insbesondere in Japan, bis zu 25 dB(A) leiser sind als in Europa (vgl. Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht beim Lärmkontor am 15. April 2016)?

    Wenn ja, womit erklärt dies die Bundesregierung und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

    Wenn nein, warum nicht?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass in Japan im Hochgeschwindigkeits-Bereich Stromabnehmer zum Einsatz kommen, bei deren Entwicklung auf lärmreduzierendes Design geachtet wurde. Zu dem Umfang der Lärmreduzierung im Vergleich zu Europa sowie zum Beitrag eines Stromabnehmers zu den Fahrgeräuschen im Hochgeschwindigkeitsbereich liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor. Die akustischen Anforderungen an die Entwicklung von Eisenbahnfahrzeugen leiten sich aus der TSI Lärm ab, die Lärm-Grenzwerte u. a. für das Vorbeifahrgeräusch vorgibt. Akustische Anforderungen an Einzelkomponenten wie den Stromabnehmer sieht das Regelwerk nicht vor.

28. Welche Konzepte und Ziele hat die Bundesregierung für die weitere Verringerung des Schienenlärms nach 2020?

Auf die Antwort zu Frage 19 wird verwiesen.

29. Was hat die Bundesregierung seit dem Beschluss des Deutschen Bundestages am 28. Januar 2016 zum menschen- und umweltverträglichen Ausbau der Rheintalbahn unternommen, um diesen umzusetzen (bitte nach den einzelnen Kernforderungen differenziert darstellen)?

Die Bundesregierung hat den einstimmig im Deutschen Bundestag angenommenen Antrag auf Bundestagsdrucksache 18/7364 an den Vorstand für Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik der Deutschen Bahn AG zur Kenntnisnahme und Beachtung übermittelt.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung darauf hingewiesen, dass die weitere Vorgehensweise im Abschnitt Müllheim–Auggen nach dem in dieser Hinsicht eindeutigen Beschluss des Deutschen Bundestages feststeht und der weiteren Planung zu Grunde zu legen ist. In seiner Antwort hat der Vorstand der DB AG die zügige Umsetzung und schnellstmögliche Realisierung der Maßnahmen zugesagt.

Verkehrsträgerübergreifender Lärmschutz

30. In welcher konkreten Weise setzt die Bundesregierung die Ankündigungen im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, wonach „Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen" getroffen werden sollen und „der Gesamtlärm von Straße und Schiene als Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden muss", um (vgl. www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2013/2013-12-17-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=EAA49D145AADF5D95D6705BD73EC5C56.s5t1?__blob=publicationFile&v=2)?

Kritische Einzelfälle, bei denen eine Mehrfachbelastung von Straßen- und Schienenlärm vorliegt, werden auf Grundlage der vorhandenen Schallberechnungsverfahren gelöst. Für die Lärmsanierung in Bündelungslagen von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und Straßen in der Baulast des Bundes werden bestehende Instrumente und Regelungen zur Lärmsanierung genutzt und bedarfsgerecht weiterentwickelt. Dabei werden die Erfahrungen und Maßstäbe bei den schon im Einzelfall konzipierten verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Neben der Fortentwicklung von Regelungen setzt sich die Bundesregierung aktiv für die Minderung des Lärms an der Quelle, beispielsweise durch leisere Fahrzeuge und Fahrbahnen, ein.

31. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung bei den Verfahren und Regelungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen?

Nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden (§ 47e BImSchG) Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen und Großflughäfen aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt erstellt gemäß § 47e Absatz 4 BImSchG einen bundesweiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

Zur Verbesserung des Lärmschutzes an der Schiene hat für die Bundesregierung jedoch die bereits in der Vorbemerkung der Bundesregierung genannte Strategie Priorität.

32. Inwieweit hat die Bundesregierung den Lärmaspekt im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan verkehrsträgerübergreifend (Straße/Schiene) bewertet (bitte näher ausführen)?

Das Verfahren zur Lärmbewertung im Rahmen des BVWP ist ausführlich im Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 unter http://f-cdn-o-002.l.farm.core.cdn.streamfarm.net/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/bvwp2030/bvwp-2030-methodenhandbuch.pdf dargestellt.

33. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den seitens des Landes Baden-Württemberg erarbeiteten Vorschlägen für eine entsprechende Weiterentwicklung bestehender immissionsschutzrechtlicher Bestimmungen für den verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz (vgl. http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laerm/Verkehrsl%C3%A4rmsanierung_Modellgesetz_mit_Erl%C3%A4uterungen_161215.pdf)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

34. Inwieweit ist die Elektromobilität nach Ansicht der Bundesregierung ein geeignetes Instrument zur Verringerung von Straßenverkehrslärm?

Messungen und Modellrechnungen zeigen in einer Gesamtbetrachtung ein begrenztes Lärmminderungspotenzial bei Elektroautos. Relevante Lärmminderungspotenziale durch Elektromobilität bestehen dagegen bei den Fahrgeräuschen schwerer Fahrzeuge, die innerorts häufig anfahren und bremsen, wie Bussen des ÖPNV und Müllsammelfahrzeugen. Noch größere Potenziale existieren bei Mopeds und Motorrädern, die prinzipiell fast so leise wie Fahrräder sein könnten.

35. Welche Auswirkungen wird eine deutliche Zunahme von Elektroautos auf deutschen Straßen für die Entwicklung des Verkehrslärms nach Einschätzung der Bundesregierung haben angesichts der Tatsache, dass das Fahrbahngeräusch ab einer bestimmten Geschwindigkeit überwiegt und zugleich über ein künstlich erzeugtes Fahrzeuggeräusch diskutiert wird, um das Unfallrisiko für Fußgängerinnen und Fußgänger zu reduzieren?

Positive Auswirkungen in Form einer Lärmreduktion für den Straßenverkehr insgesamt werden sich erst mittel- bis langfristig ergeben, wenn insbesondere elektrisch fahrende Zweiräder und Nutzfahrzeuge einen überwiegenden Anteil darstellen.

Beim Anfahren und bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten kann ein Elektroauto im Verhältnis zum Geräuschhintergrund so leise sein, dass es kaum hörbar ist. Für Blinde und Sehbehinderte ist das Wahrnehmen möglicher Gefahren in solchen Situationen schwierig, weshalb Blindenverbände die verbindliche Einführung akustischer Dauersignale für Elektrofahrzeuge fordern.

Darauf Bezug nehmend hat die Europäische Union die „Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des EP und des Rates über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen geregelten Akustischen Warnsignals (Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS)“ erlassen, nach deren Artikel 8 bis spätestens bis zum 1. Juli 2021 die Hersteller in allen neuen Hybridelektro- und reinen Elektrofahrzeugen ein AVAS einbauen müssen. Das System soll Geräusche nur in bestimmten Fahrsituationen erzeugen und sich dabei an den Klängen vergleichbarer Verbrennungsmotoren orientieren.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333